

Kaar 2 / PCT
Kupi sendet
25/7-03

(19)



JAPANESE PATENT OFFICE

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11) Publication number: **06014823 A**

(43) Date of publication of application: **25.01.94**

(51) Int. Cl.

A47C 7/44
A47C 7/14
B60N 2/00

(21) Application number: **04196363**

(71) Applicant: **TACHI S CO LTD**

(22) Date of filing: **30.06.92**

(72) Inventor: **NAKAHARA SHIGERU**

(54) **FRAME STRUCTURE BODY FOR REAR SEAT**

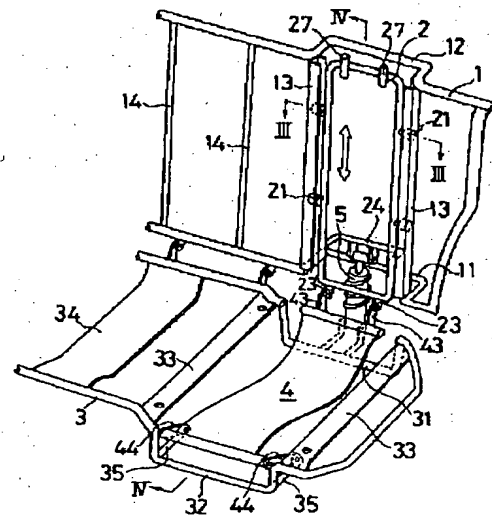
vibration from the vehicle floor.

(57) Abstract:

COPYRIGHT: (C)1994,JPO&Japio

PURPOSE: To improve vibration absorptivity in a vertical direction by forming independently a movable back frame of a seat-back against a fixed back frame and supporting it by a damper.

CONSTITUTION: The movable back frame 2 is supported so as to be slidable in the vertical direction in front of a fixed back frame 1 fixed to the wall surface of a vehicle body. The damper 5 is disposed between the fitting part 11 of the fixed back frame 1 and the rear bend part 31 of a fixed cushion frame 3. The movable back frame 2 is supported by a damper 5 and slides in the vertical direction in a guide rail 13 provided in the fixed back frame 1, therefore, vibration in the vertical direction is absorbed by the attenuation force of the damper 5. Also, a movable cushion frame 4 provided on the upper part of the fixed cushion frame 3 fixed to the vehicle floor and in front of the movable back frame 2 is supported by a link 44 and the movable back frame 2. Therefore, it is oscillated in the forward and the backward directions by sliding in the vertical direction of the movable back frame 2 and absorbs



(19)日本国特許庁(JP)

(12)公開特許公報(A)

(11)特許出願公開番号

特開平6-14823

(43)公開日 平成6年(1994)1月25日

(51)Int.Cl.⁵

識別記号

庁内整理番号

F I

技術表示箇所

A 4 7 C 7/44

6908-3K

7/14

D 6908-3K

B 6 0 N 2/00

審査請求 未請求 請求項の数 2(全 4 頁)

(21)出願番号

特願平4-196363

(22)出願日

平成4年(1992)6月30日

(71)出願人 000133098

株式会社タチエス

東京都昭島市松原町3丁目2番12号

(72)発明者 中原 茂

東京都昭島市松原町3丁目2番12号 株式

会社タチエス内

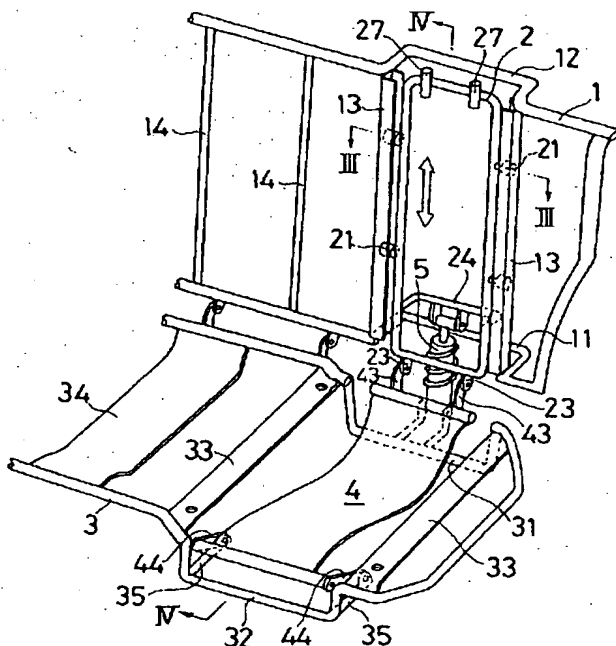
(74)代理人 弁理士 曾我部 久

(54)【発明の名称】 リヤシートのフレーム構造体

(57)【要約】

【目的】乗用車用リヤシートにおいて、上下方向に加わる振動を吸収することである。

【構成】シートバックの固定バックフレーム(1)に対して、可動バックフレーム(2)を上下方向に摺動自在に支持し、可動バックフレーム(2)を固定クッションフレーム(3)に設けたダンパー(5)で支持してなることを特徴とする。



1

【特許請求の範囲】

【請求項1】 シートバックの固定バックフレームに対してガイドレールによって上下方向に摺動可能に支持した可動バックフレームと、この可動バックフレームとシートクッションの固定クッションフレームとの間に涉って配設したダンパーとからなることを特徴とするリヤシートのフレーム構造体。

【請求項2】 前記固定クッションフレームの上方には、可動クッションフレームを配設し、該可動クッションフレームは前端をリンクを介して固定クッションフレームに、後端をヒンズによって前記可動バックフレームの下端に、夫々連結してなることを特徴とするリヤシートのフレーム構造体。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】本発明は、乗用車用シート（座席）におけるリヤシート（後席）のフレーム構造体に関する。

【0002】

【従来の技術】従来の一般的な乗用車用リヤシートは、フロントシート（前席）と異なり、シートを直接、車体側に設置している。即ち、リヤシートのシートクッション（座部）を車床に、シートバック（背凭部）を車体壁面に、夫々直接固定している。そして、リヤシートは車床及び車体壁面（例えばタイヤハウス）の形状が複雑であるため、成形性に優れたモールド加工した発泡体製クッション体を使用しているものが多い。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】従って、斯かる従来品は、車床、車体壁面に直接接合しているため、車床、車体壁面からの上下方向の振動がリヤシート、特にシートバックを通して着座者に伝達される。一方、シートバックのクッション体は、前後方向に対しての振動吸収性は構造上良いが、シートバックのフレームによって上下方向の振動吸収性が悪い。ところで、斯かる不具合は、リヤシートのシートクッション、シートバックと車床、車体壁面との間にダンパーを配設することにより解消できるが、車床、車体壁面の形状が前述の如く複雑であり、また、シートクッション、シートバックと車床、車体壁面との間にスペースがないため、ダンパーを配設することが困難である。そこで、本発明は特にリヤシートにおけるシートバックの上下方向の振動吸収性を向上させることを目的とする。

【0004】

【課題を解決するための手段】以上の目的を達成するための本発明に係るリヤシートのフレーム構造体は、シートバックの固定バックフレームに対してガイドレールによって上下方向に摺動可能に支持した可動バックフレームと、この可動バックフレームとシートクッションの固定クッションフレームとの間に涉って配設したダンパー

2

とからなることを特徴とするものである。

【0005】

【作用】可動バックフレームが固定バックフレームに対して上下方向に摺動し、且つシートクッションの固定クッションフレームとの間にダンパーを配設しているため、可動バックフレームに加わる上下方向の振動を吸収する。

【0006】

【実施例】以下、本発明の実施例を図面に基づいて説明する。図1は、本発明に係るフレーム構造体を使用したリヤシートを示し、図中（A）（A'）は、着座者が着座する着座部で、（A）（A'）に示す着座部はシートバック（SB）の可動部、（A'）（A'）は同シートクッション（SC）の可動部、（C）（C'）は左右の着座部（A）（A'）間に設けた固定部、（B）（B'）は着座部（A）（A'）と一体で着座部（A）（A'）と共に可動するサイド部、又は、固定部（C）（C'）と一体で、着座部（A）（A'）に対して別体に形成されているサイド部を示す。

【0007】図2乃至図4は、前記リヤシートにおける図1の右側に示す部分のフレーム構造体を示し、斯かるフレーム構造体は、図1において、サイド部（B）（B'）が固定部（C）（C'）と一体のリヤシートに使用するものである。シートバック（SB）のバックフレームは、車体壁面に固定される固定バックフレーム（1）と、この固定バックフレーム（1）の前面に上下方向に摺動可能に支持されている可動バックフレーム（2）とから構成されており、固定バックフレーム（1）は金属製のパイプを略四辺形に折曲し、可動バックフレーム（2）を設ける部位の上下には、後方にコ字状に折曲させてなる可動バックフレーム収納部を設けている。図中（11）（12）は、可動バックフレーム収納部形成用の折曲部を示す。また、固定バックフレーム（1）には、支杆（14）（14）を架設して、前記固定部（C）、サイド部（B）を構成するクッション部材（不図示）を載置し得るようにしている。以上の可動バックフレーム収納部には、コ字状のガイドレール（13）（13）が開口部を向き合うように一体に溶接されている。

【0008】可動バックフレーム（2）は、金属製パイプを四辺形に折曲し、その下部には、後方に向けてコ字状の取付部（24）、上部にはヘッドレスト取付用のホルダー（27）（27）を夫々溶接し、左右には上下二ヶ所に、支軸（22）に回動自在に軸着され、前記ガイドレール（13）（13）内を摺動するローラ（22）（22）が配設されている。

【0009】一方、シートクッション（SC）のクッションフレームは、車床に固定されるパイプ製の固定クッションフレーム（3）と、この固定クッションフレーム（3）の上方で前記可動バックフレーム（2）の前方に

位置する部位に配設した板金製の可動クッションフレーム(4)とから構成されている。固定クッションフレーム(3)における可動クッションフレーム(4)を配設する部位は、下方にコ字状に折曲してなる可動クッションフレーム収納部を設けている。そして、固定クッションフレーム(3)の前後方向に、前記固定部(C')、サイド部(B')を構成するクッション部材(不図示)載置用の支板(33)(34)を一体に架設している。図中(31)(32)は、可動クッション収納部を形成する前、後折曲部を示し、その前折曲部(32)の左右には、後方に向けて支持杆(35)(35)が溶接されている。

【0010】可動クッションフレーム(4)はその前、後に夫々パイプ製の補強杆(41)(42)が溶接され、前側の補強杆(42)の両端は、図5に示すように、リンク(44)(44)によって、支持杆(35)(35)に揺動可能に軸着されている。また、後側の補強杆(41)には、ヒンヂブラケット(43)(43)が溶接され、このヒンヂブラケット(43)(43)は、可動バックフレーム(2)の下端に設けた舌片(23)(23)にヒンヂ結合によって連結されている。

【0011】図中(5)はダンパーで、このダンパー(5)は従来周知の構造の油圧ダンパー(51)と、この油圧ダンパー(51)の外周に巻装した圧縮コイルバネ(52)とから構成され、図6に示すように、可動バックフレーム(1)の取付部(11)と、固定クッションフレーム(3)の後折曲部(31)との間に配設されている。図中(53)は、ダンパー(5)取付用のアーム、(25)は取付部(11)に一体に設けた支承片であり、ダンパー(5)はアーム(53)と支承片(25)に、可動軸(54)(55)によって上、下端が軸着されている。

【0012】以上の可動バックフレーム(2)と可動クッションフレーム(4)は、前記固定部(B)(B')(C)(C')と別体の表皮、クッション部材(不図示)が取付けられて、可動部(A)(A')を形成する。

【0013】斯くして、可動バックフレーム(2)はダンパー(5)によって支持され、固定バックフレーム(1)に設けたガイドレール(13)(13)内を上下方向に摺動するため、ダンパー(5)の減衰力によって上下方向の振動が吸収される。また、可動クッションフレーム(4)はリンク(44)(44)と、可動バックフレーム(2)とによって支持されているため、可動バ

ックフレーム(2)の上下方向の摺動によって前後方向に揺動して車床からの振動を吸収する。

【0014】図7、8は、本発明に使用する他の可動バックフレームと、可動クッションフレームを夫々示し、可動バックフレーム(2)の左右側部に、サイドフレーム(26)(26)、可動クッションフレーム(4)の左右側部にサイドプレート(46)(46)を夫々一体に設け、このサイドフレーム(26)(26)、サイドプレート(46)(46)に、クッション部材、表皮を固定することにより、前記可動部(A)(A')と一体のサイド部(B)(B')(B')(B')が形成される。

【0015】

【発明の効果】本発明によれば、シートバックの可動バックフレームが固定バックフレームに対して独立状態で、ダンパーによって支持されているため、車体に加わる上下方向の振動、衝撃が吸収され、乗心地が向上する。また、シートクッションにおける可動クッションフレームの前端は、固定クッションフレームにリンクを介して、また、後端は可動バックフレームにヒンヂによって連結されているため、可動バックフレームの上下方向の摺動によって、前後に揺動して振動を吸収するため、更に、座り心地が向上する。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明を使用した自動車用リヤシートの斜視図である。

【図2】本発明のフレーム構造体の一部を示す斜視図である。

【図3】図2のIII-III線断面図である。

【図4】図2のIV-IV線断面図である。

【図5】本発明に係るフレーム構造体における可動クッションフレームの前側部分の斜視図である。

【図6】本発明に係るフレーム構造体におけるダンパー部分の斜視図である。

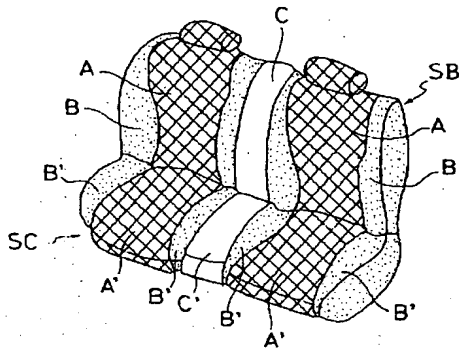
【図7】本発明の他の実施例の可動バックフレームを示す斜視図である。

【図8】本発明の他の実施例の可動クッションフレームを示す斜視図である。

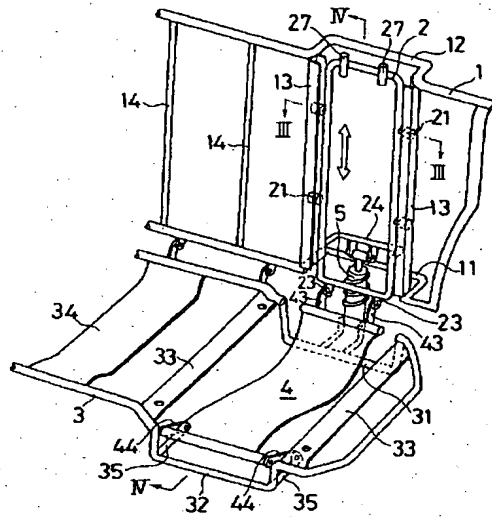
【符号の説明】

- | | |
|---|-------------|
| 1 | 固定バックフレーム |
| 2 | 可動バックフレーム |
| 3 | 固定クッションフレーム |
| 4 | 可動クッションフレーム |
| 5 | ダンパー |

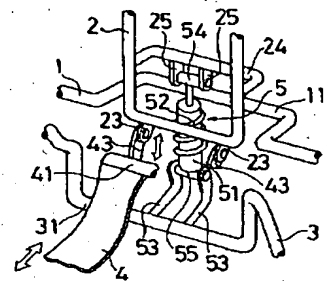
【図1】



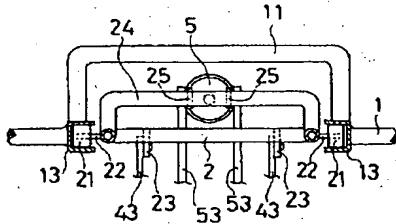
【図2】



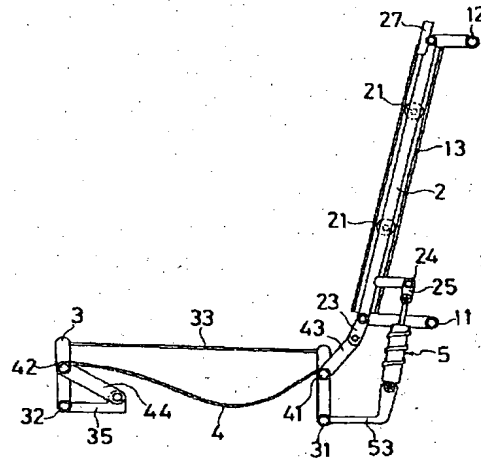
【図6】



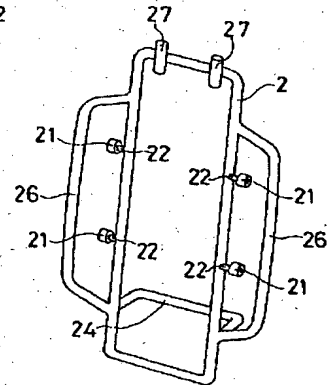
【図3】



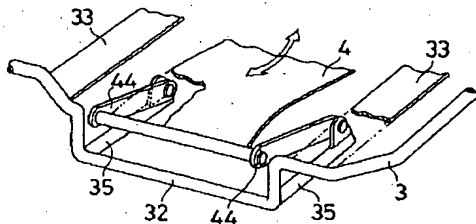
【図4】



【図7】



【図5】



【図8】

